Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4088**

17. Wahlperiode 01. 12. 2010

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Garrelt Duin, Heinz-Joachim Barchmann, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Edelgard Bulmahn, Martin Burkert, Sebastian Edathy, Petra Ernstberger, Karin Evers-Meyer, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Hubertus Heil (Peine), Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Lars Klingbeil, Ute Kumpf, Gabriele Lösekrug-Möller, Kirsten Lühmann, Caren Marks, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Florian Pronold, Sönke Rix, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Kerstin Tack, Franz Thönnes, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Zukunft des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt

Deutschland ist einer der größten und erfolgreichsten Schifffahrtsstandorte weltweit. Mit dem Maritimen Bündnis haben die Sozialpartner – Bund, Länder und die maritime Wirtschaft – im Jahre 2003 einen Zukunftspakt zur Stärkung des Schifffahrtsstandortes Deutschland und zur Sicherung des maritimen Knowhows vereinbart. Denn die Ausbildung qualifizierter deutscher Seeleute und die Schaffung qualitativ hochwertiger Berufsperspektiven ist für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Branche von großer Bedeutung.

Neben den auf internationaler Ebene angestoßenen Initiativen wie dem 2006 geschlossenen internationalen Seearbeitsübereinkommen sind so auch die Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene deutlich verbessert worden, um die richtigen Weichen für eine positive Entwicklung des Seeschifffahrtsstandortes zu stellen. Um die Branche gezielt zu fördern, hat der Bund – nach der Einführung des Tonnagesteuersystems im Jahre 1999 – Zusagen zur Senkung der Lohnnebenkosten für den Betrieb deutscher Handelsschiffe im internationalen Verkehr gemacht. Im Gegenzug haben sich die Reeder verpflichtet, einer weiteren Ausflaggung deutscher Schiffe entgegenzuwirken und damit einen Verlust von seemännischen Arbeitsplätzen in Deutschland zu verhindern. Länder und Wirtschaft haben sich zudem verpflichtet, die Ausbildungsanstrengungen zu verstärken.

Mit der Halbierung der Fördermittel für die Seeschifffahrt im Bundeshaushalt für das Jahr 2011 hat die Bundesregierung diese Verabredungen nun jedoch infrage gestellt. Die Aussage des Maritimen Koordinators, die Bundesregierung bestehe nicht mehr darauf, dass die deutschen Reeder bis Ende 2010 mindestens 600 Handelsschiffe unter deutsche Flagge führen, bestätigt diesen neuen Kurs. Mit Blick auf die 7. Nationale Maritime Konferenz, die im Mai 2011 in Wilhelmshaven stattfinden soll, stellt sich die Frage, ob die Bundesregierung an den Verabredungen des Maritimen Bündnisses weiter festhält und welche Initiativen sie unternimmt, um die Bündnisanstrengungen zu verstärken.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich der Bestand der deutschen Handelsschiffsflotte seit dem Jahr 1999 entwickelt?
2. Wie hoch ist die Zahl der in deutschen Schiffsregistern eingetragenen Handelsschiffe im internationalen Verkehr, und welche Höhe hat das Tonnagevolumen, das deutsche Reeder derzeit vom Standort Deutschland aus disponieren (bitte in Bruttoregistertonnen angeben)?
3. Wie viele Schiffe sind seit der Verabredung des Maritimen Bündnisses im Jahre 2003 wieder unter deutsche Flagge gebracht worden, und wie viele sind in diesem Zeitraum ausgeflaggt worden?
4. Wie hat sich die in deutsche Schiffsregister eingetragene Handelsschiffsflotte entwickelt, die befristet eine fremde Flagge führt?
5. Welche Ursachen liegen aus Sicht der Bundesregierung dem Trend zur Ausflaggung deutscher Handelsschiffe zugrunde?
6. Welche Bereiche der Schifffahrt sind von der Ausflaggung besonders betroffen?
7. Wie hat sich die Anzahl der Ausbildungs- und Arbeitsplätze auf Seeschiffen unter deutscher Flagge und bei Landbetrieben der Seeschifffahrt in Deutschland mit den Maßnahmen des Maritimen Bündnisses entwickelt?
8. Wie hat sich das zahlenmäßige Verhältnis zwischen deutschen Seeleuten und Beschäftigten aus EU-Mitgliedstaaten und aus Drittstaaten entwickelt, die auf deutschen Schiffen ihren Dienst versehen?
9. Wie stellt sich das zahlenmäßige Verhältnis zwischen deutschen und ausländischen Seeleuten dar, die auf Schiffen, die befristet eine fremde Flagge führen, ihren Dienst versehen?
10. Wie viele europäische Seeleute haben den vorgeschriebenen Rechtslehrgang für Kapitäne auf Schiffen unter deutscher Flagge absolviert, der Teil der Vereinbarungen zur Öffnung der Schiffsbesetzungsverordnung ist?
11. Wie haben sich die Zahl der ausbildenden Seeschifffahrtsunternehmen in Deutschland sowie die Ausbildungsquote in diesem Bereich entwickelt, und in welchen seemännischen Ausbildungswegen wird ausgebildet?
12. Wie hat sich die Zahl der Ausbildungsplätze auf Schiffen entwickelt, die von deutschen Reedern unter fremder Flagge eingesetzt werden, und wird die Bundesregierung die Möglichkeit der Ausbildung auch auf ausgeflaggten Schiffen im Rahmen der Schiffsbesetzungsverordnung fortsetzen?
13. Sind die zugesagten Ausbildungskapazitäten bzw. die finanziellen Beiträge zur Ausbildung deutscher Seeleute durch die Küstenländer und die Seeschifffahrtsunternehmen zur Verfügung gestellt worden, und wenn nicht, wie will die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass die Zusagen im Rahmen des Maritimen Bündnisses eingehalten werden?
14. Wie viele Studenten sind derzeit an den Seefahrtschulen in Deutschland eingeschrieben, und wie hat sich die Zahl der Absolventen mit den Maßnahmen des Maritimen Bündnisses entwickelt?
15. Wie viele nautische Studienplätze stehen an den Fachhochschulen und Fachschulen zur Verfügung, und wie hat sich ihre Zahl mit den Maßnahmen des Maritimen Bündnisses entwickelt?
16. Von welchem Bedarf an Auszubildenden pro Jahr geht die Bundesregierung nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Altersstruktur der derzeit beschäftigten Seeleute aus, und in welchen Bereichen besteht dieser Bedarf?

17. Welche Fördermittel hat der Bund seit 1995 für die Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt zur Verfügung gestellt, und wird die Bundesregierung diese in entsprechender Höhe beibehalten?

18. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, wie viele der Auszubildenden in der Seeschifffahrt seit 2003 in sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse übernommen worden sind?

19. Wie haben sich die von den Arbeitgebern zu entrichtenden Lohnnebenkosten für den Betrieb deutscher Handelsschiffe im internationalen Verkehr seit 2001 entwickelt?

20. Welchen finanziellen Umfang hatten die Zuschüsse des Bundes zur Senkung der Lohnnebenkosten für Seeleute auf den unter Bundesflagge betriebenen und im internationalen Verkehr eingesetzten Schiffen insgesamt, und welche Summe ist dafür seit 2001 jeweils im Bundeshaushalt bereitgestellt worden?

21. Wird die Bundesregierung an der Anwendung der im Einvernehmen mit den Sozialpartnern vereinbarten zeitlich befristeten Ausnahmeregelungen zur Schiffsbesetzungsverordnung festhalten?

22. Wie stellen sich die Rückflüsse von Steuern und Sozialabgaben an den Staat und die Sozialversicherungsträger, die die aufgewendeten Haushaltsmittel übersteigen, nach den Maßnahmen des Maritimen Bündnisses dar?

23. Welche Auswirkungen hatte die schwierige konjunkturelle Entwicklung in den Jahren 2009 und 2010 auf die Entwicklung der deutschen Handelsflotte und den Bestand von Bord- und Landarbeitsplätzen für deutsche Seeleute?

24. In welchem Umfang wurde das Instrument der Kurzarbeit für die Qualifizierung von Beschäftigten durch die Reedereien genutzt?

25. Welchen Beitrag haben das Maritime Bündnis und die Tonnagesteuer nach Einschätzung der Bundesregierung für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland geleistet?

26. Welche zusätzlichen Nachfrage- und Beschäftigungswirkungen wurden aufgrund der Beziehungen der Seeschifffahrt zu anderen Zweigen des maritimen Clusters hervorgerufen?

27. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass sich die positiven Entwicklungen des Schifffahrtsstandortes umkehren würden, wenn die bestehenden Maßnahmen in Deutschland nicht beibehalten werden, und wie begründet sie ihre Haltung?

28. Treffen Medienberichte zu, wonach die Bundesregierung eine wichtige Bedingung für die Fortdauer der günstigen Besteuerung von Gewinnen aus der Seeschifffahrt aufgehoben hat und nicht mehr darauf besteht, bis Ende 2010 mindestens 600 Seeschiffe unter deutscher Flagge zu führen (vgl. FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND vom 7. September 2010), und wie begründet sie ihre Haltung?

29. Wie begründet die Bundesregierung ihre Kürzungen bei den Fördermitteln für die Seeschifffahrt im Bundeshaushalt für das Jahr 2011?

30. Mit welchen Auswirkungen auf die Ausflaggungstendenzen und den deutschen seemännischen Arbeitsmarkt rechnet die Bundesregierung vor dem Hintergrund dieser Kürzungen?

31. Stellt das Maritime Bündnis weiterhin ein Schwerpunktthema der Schifffahrtspolitik der Bundesregierung dar, und hält sie an den bisher getroffenen Verabredungen fest?

32. Plant die Bundesregierung, das Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt über das Jahr 2010 hinaus fortzuführen, und wie begründet sie ihre Haltung?

33. Welche Initiativen plant die Bundesregierung dazu mit Blick auf die 7. Nationale Maritime Konferenz im Mai 2011 in Wilhelmshaven?

34. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um der anhaltenden Ausflaggung von Schiffen und den damit verbundenen Arbeitsplatzverlusten für deutsche Seeleute entgegenzuwirken?

35. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung des Verbands Deutscher Reeder (VDR), Seeleute auf deutschen Schiffen von der Lohnsteuerpflicht zu befreien, und wie begründet sie ihre Haltung?

36. Erwartet die Bundesregierung von der Aufhebung der Beschränkungen des Zugangs zum deutschen Arbeitsmarkt für Arbeitskräfte aus den neuen Mitgliedstaaten der EU im Jahr 2011 negative Auswirkungen im Bereich der Seeschifffahrt, und wie begründet sie ihre Haltung?

37. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, dass andere Schifffahrtsnationen in Europa auf der Basis der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr von 1997 die Lohnsteuern und Sozialkosten des seefahrenden Personals auf Handelsschiffen unter nationaler Flagge durch den Einsatz öffentlicher Mittel senken?

38. Wie will die Bundesregierung den Wettbewerbsdruck durch die deutlichen Personalkostennachteile von Handelsschiffen unter deutscher Flagge im Vergleich zu Schiffen unter Flaggen von Staaten, in denen Steuern und Sozialabgaben für die auf den Handelsschiffen beschäftigten Seeleute häufig nicht erhoben werden, ausgleichen?

39. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung des internationalen Seearbeitsübereinkommens zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten, und wann wird die Bundesregierung den für 2010 angekündigten Entwurf für ein neues Seearbeitsgesetz vorlegen, um das Übereinkommen zeitnah zu ratifizieren?

40. Wird sich die Bundesregierung für die Herstellung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen innerhalb der Europäischen Union unter Ausnutzung der Spielräume der EU-Beihilfeleitlinien einsetzen, und welche Schritte hat sie in dieser Legislaturperiode dazu unternommen?

41. Wird die Bundesregierung an der Tonnagesteuer auch dann festhalten, wenn die Reeder einer Verstärkung ihrer Ausbildungsanstrengungen für seemännische Berufe nicht in dem verabredeten Umfang nachkommen?

42. In welchem Umfang haben die deutschen Reedereien seit ihrer Einführung 1999 von der Tonnagesteuer Gebrauch gemacht?

43. Für wie viele Schiffe ist eine Option zum Tonnagesteuersystem ausgeübt worden?

44. Auf welche Summe beläuft sich die Steuererleichterung, die durch die Tonnagesteuer ermöglicht worden ist?

45. Wie bewertet die Bundesregierung die Effekte des Tonnagesteuersystems für den maritimen Standort Deutschland?

46. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, in welchem Umfang die Einführung der Tonnagesteuer im Bereich der Seeschifffahrt neue Arbeitsplätze geschaffen hat?

47. Wie haben sich die Investitionen bei den deutschen Reedereien nach der Einführung des Tonnagesteuersystems entwickelt?

48. Wie viele Schiffe, für die die Tonnagesteuer die Finanzierungsgrundlage ist, befinden sich derzeit im Bau?

49. Wird die Bundesregierung die für die Besteuerung von Schiffen wesentlichen Bedingungen langfristig definieren, um solide Kalkulationsgrundlagen für die Reedereien zu schaffen?

50. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung, welche anderen europäischen Länder ein Tonnagesteuersystem eingeführt haben oder dies zu tun beabsichtigen?

51. Teilt die Bundesregierung die Sorge, dass ein Schifffahrtsstandort, der dem internationalen Standard im Besteuerungsniveau nicht entspricht, damit rechnen muss, dass er bei der Ansiedlung von Schifffahrtsaktivitäten nicht berücksichtigt wird und dass darüber hinaus bestehende Aktivitäten verlagert werden?

52. Plant die Bundesregierung, die Auswirkungen von Bündnisanstrengungen und Tonnagesteuersystem zu dokumentieren, und wenn ja, bis zu welchem Zeitpunkt soll dies geschehen?

Berlin, den 1. Dezember 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333